

台北市中心部の街路評価

川本 義海* 田辺 毅** 川上 洋司***

Evaluation of the Streets in Central Taipei City

Yoshimi KAWAMOTO, Takeshi TANABE and Yoji KAWAKAMI

(Received Aug. 31, 1998)

This paper aims to grasp and evaluate the present condition of the main streets in central Taipei City that was once under the occupation of Japan. At first, the way of utilization, the structure and so on of each street are investigated by the field surveys. Then, the streets are evaluated from the viewpoints of safety, smoothness, scenery, location etc. based on Japanese and Taiwanese students' consciousness. As the results, it is made clear that Japanese students tend to regard "location" as more important factor and Taiwanese students tend to regard "safety" as more important factor in the evaluation of the streets.

Key Words : Taipei City, Streets, City Planning

1. はじめに

1895年の日清戦争により中国から日本に割譲された台湾は、以降半世紀にわたって日本の統治下にあった。この統治時代に、本拠地台北市では大台北市都市計画が行われ、これは戦後の国民政府による数回の都市計画の基礎となっている。この都市計画には日本の都市計画や欧米の近代都市計画などの影響を窺うことができ、街路計画と緑地計画の中において公園道路や三線道路といった街路が整備されている。これらの街路は都市空間の中であって、自動車の交通路としての機能もさることながら、人々の道路に対するニーズの多様化、高度化によってニーズが高まっている景観、環境面における空間機能においても質的な向上に貢献している。日本の統治下にあった台湾においても日本と同様に道路は多様な機能を有しており、気候、風土など日本とは異なる環境の下で、道路に求められる機能も自ずと違いが見られるものと思われる。

そこで本研究では、現地調査により台北市中心部の街路の実態を把握するとともに、街路空間に対する日本・台湾両国学生の意識比較を通して台北市中心部の街路を評価することを目的とする。

* 豊田都市交通研究所

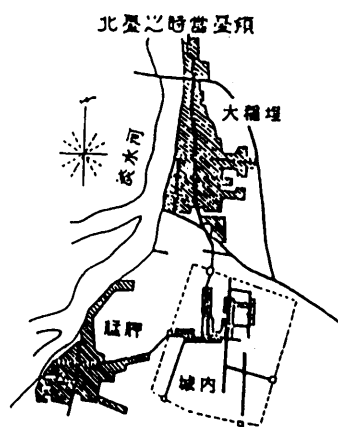
** 大学院工学研究科環境設計工学専攻

*** 環境設計工学科

2. 台北市の都市計画・街路計画の歴史

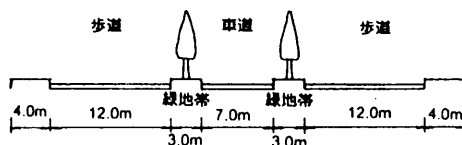
台北市の市街地は、自然発生的な集落と計画的な城内市街地が結合した市街地をもとに、複合的な市街地形成がなされてきた。清代末期（19 世紀後半）に形成された台北三市街（台北城内、万華、大稻埕）が、その後の台北市街地の空間構造を大きく規定している（図－1）。

初期の第1・2回市区改正計画では、台北府城内において主に都市衛生改善のための街路整備が行われた。また、1904 年には清朝時代に築かれた城壁を撤去してそこに新たに街路の建設が始まった。1905 年には第3回市区改正計画が公告され、この中では城壁撤去後に三線街路、放射状街路、台北新公園が設置されている。これらは欧州あるいは日本での官庁集中計画などに見ることができる街路形態が三線街路の発想ならびに東西南北の門前円環、放射状街路などに影響していることが窺える。



図－1 台湾三市街

三線道路は、城壁後に建設された台湾最初の公園道路であり、幅員は 25～45 間（45.5～81.8m）であった。また車線構成は中央を車道とし、その両側に幅員 3 m の緑地帯を設け歩車道の分離を図ったものである（図－2）。城壁の撤去は 1900 年に始まり、三線道路の建設は 1910 年に開始され、1913 年に全線が完成している。この際、西門以外の城門は、児玉源太郎と後藤新平の指示によって破壊を免れランドマークとして残され、城門の周囲や方形の四隅は小公園化されている。



図－2 三線道路の断面図

これらの計画策定に関与した主な人物として数名の日本人の活躍が挙げられる。第1回市区改正計画時 1898（明治 31 年）には、当時の明治政府の内務大臣であった芳川顕正（台湾事務局を兼任）、台湾行政では第四代総督に児玉源太郎、その下に台湾総督府民政局長として後藤新平（後に民政長官）が就任している。次の第2・3回市区改正計画では、内務大臣に児玉源太郎（台湾総督、陸軍、文部を兼任）、芳川顕正は逓信大臣を兼任している。このように第1～3回市区改正計画の時期に芳川－児玉－後藤といった人物で繋がっていた。

第二次世界大戦の日本の敗戦に伴い、台湾から日本人の引き揚げが始まったが、中央政府は技術者・教師など 20,800 人弱を「留用者」として台湾に残しており、その中には台北市の都市計画を立て直すための学識経験者や都市プランナー、土木技術者も多数含まれていた。1946 年には台北市都市建設研究会が発足し、主要な審議内容には、当時の台北市都市計画の修正、主要地域における建築物高度および格式の制限と風景区の設定に加え、大台北市総合都市計画の立案があった。風景区については、後の 1951 年の第2回台北市修正都市計画において円山公園一帯に指定されている。これらは台北市の近代化過程において大きく貢献し、その後の都市政策の方向付けを行っていた。

るものとして意義深い。

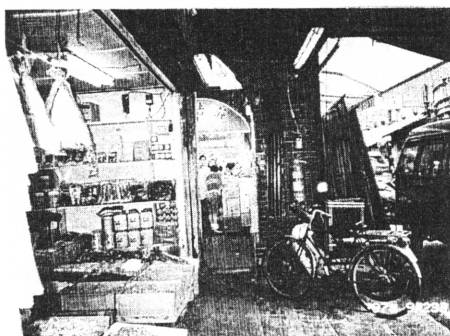
さて、現在の都市計画はどのようなであろうか。台北市は、1990 年には人口がピークに達し 272 万人であったが、現在では 260 万人に減少している。市政府では、21 世紀を間近に控え、都市ビジョン（都市発展白皮書 1996）を作成している。特に街路整備についても力を注いでおり、中山北路部分的改良がその第一号となっており、沿道住民、企業が一体となった新たなプロジェクトを展開中である。都市再生に関しては地区計画を進めており、1995 年から 20 箇所で開催型の地区計画を実施しており、1997 年 6 月までに 15 地区が完成済みである。

台北市は盆地に位置しており、山地と河川が総面積のうち約 6 割を占め、都市発展に活用することのできる用地は実質 4 割しかなく、その結果、都心部には高密な市街地が形成されている。住宅区域は約 8,000ha あり、4 つの区域に分かれており、また商業区、工業区についても同様に 4 区域に分かれている。商業区のほとんどは、300 年ほど前に淡水河（港）を中心に発展した旧市街部である市街西部に集中している。

3. 台北市中心部の街路の状況とその評価

台北市の街路網は格子状が基本パターンとなっており、主要幹線道路の多くには街路樹が植樹されている。これは亜熱帯性気候下において木陰が防暑機能を果たすことから街路には欠かせない要件となっている。

台湾の街路には騎楼と呼ばれる空間が見られる（写真－1）。これは法的な規則により設置が義務化されており、現行法では商業区において幅員 12m 以上の道路に面して建物を建築する場合、3.6～4.0m の騎楼を設置しなければならないとしている。この騎楼には亜熱帯特有の強い日差しや降雨から人々を守る生活の知恵が窺える。また騎楼によって生み出される空間は半公共的な性格を有しており、一種のオープンスペースを提供している。



写真－1 騎楼

さて、台北市中心部の街路を評価するに先立ち、1997 年 9 月に福井大学工学部環境設計工学科地域・交通計画研究室の学生 15 名による現地街路調査を実施した。この調査は台北市中心部において特徴的な街路を対象として、その機能の多様性を現場にて確認することを目的として実施した。なお、今回の調査街路の選定は、聶志高副教授（雲林科学技術大学）との相談のもと、以下の条件に該当する街路を抽出することとした。

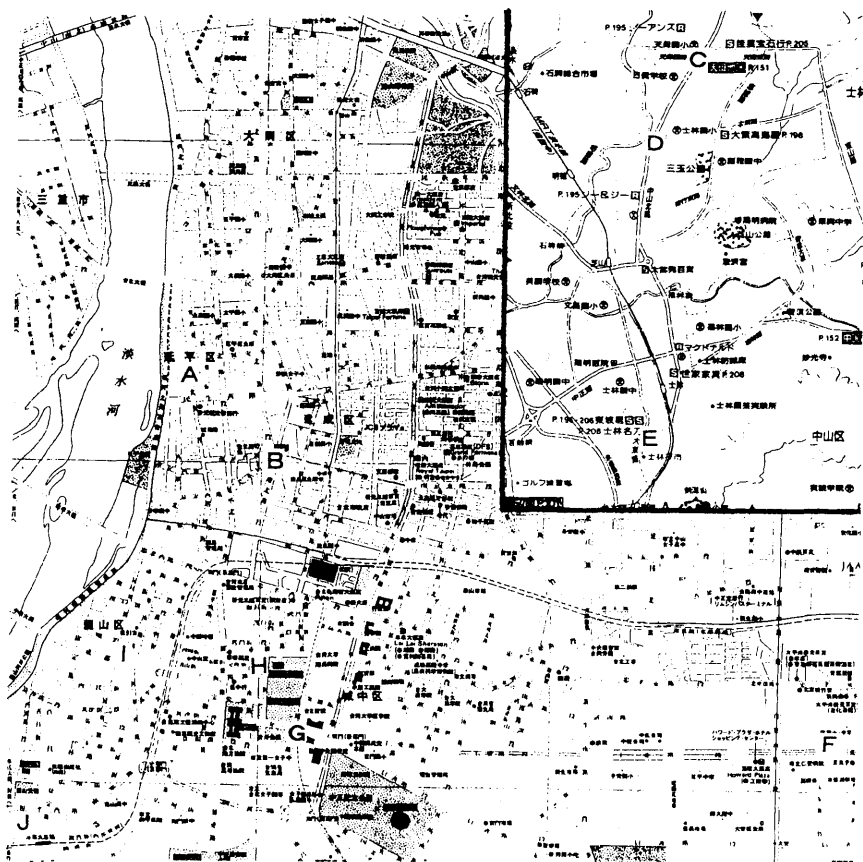
①台北市中心部にある代表的な街路 ②景観性が考慮されている街路 ③日本統治時代の面影を残す街路

今回抽出したのは 10 街路であり、表－1 にその特徴を示すとともに、その位置を図－3 に示す。

表－１ 抽出した街路とその特徴

街路名	特 徴
迪化街（Ａ）	片側１車線の一方通行道路。沿道には漢方薬や乾物の専門店が並ぶ。煉瓦づくりの家屋は文化財に指定されている。
園環（Ｂ）	日本ではほとんど見られなくなったロータリー。このロータリーの中心には屋台が集まるフードセンターがある。
中山北路天母（Ｃ）	片側３車線の主要幹線道路。街路樹も多く、沿道には様々な商店が建ち並んでいる。若者や外国人の人通りが多い。
中山北路５段（Ｄ）	学生街に位置し、人通りも多い。街路樹も多く緑が豊かな。
士林夜市（Ｅ）	衣料品からアクセサリまでありとあらゆる日常生活品を扱う店が並ぶ路地。夕方から夜にかけて大変賑わう。
仁愛路（Ｆ）	亜熱帯の街路樹が並ぶ８車線の主要幹線道路。近年では景観や環境に配慮し整備されているためか、緑の量も多く、看板設置規制などのより美しい街並みとなっている。
凱達格南大道（Ｇ）	沿道は全て公共建築物。広幅員道路であり非常にすっきりしている。
重慶南路（Ｈ）	片側２車線道路であるが、街路樹は見られず、路上駐車が多い。商業地域であり、沿道に立地するビルのため、日照条件が悪い。
西寧南路（Ｉ）	中央線の引かれていない幅員の狭い一方通行の２車線道路。休日には歩行者天国となる。
華西街（Ｊ）	歩行者専用のモールで、閉閉式の屋根を備えたアーケード。植歳などはなく、全体的に暗い感じ。言動築地転写は通行できる。

注）（ ）内のアルファベットは、図－３における位置を表す。



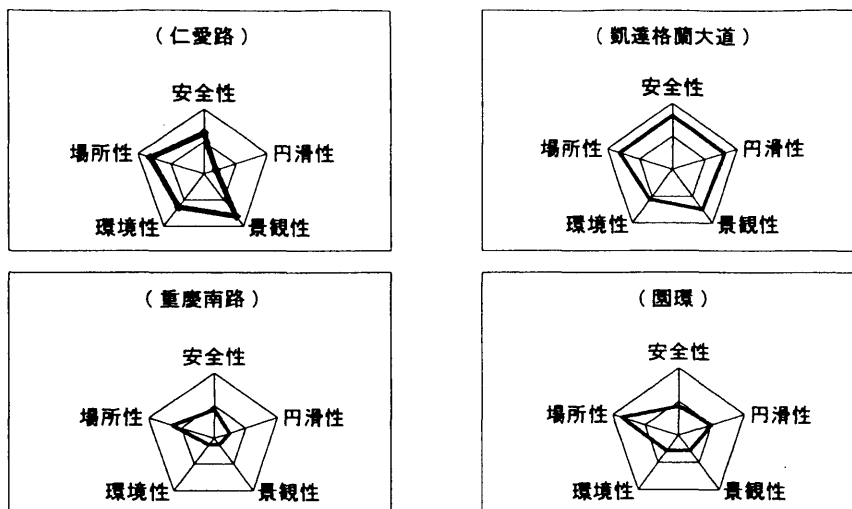
図－３ 調査対象街路の位置

また、これらの街路を表－２に示した５つの評価項目とその内容に従い３段階で評価を行った(図－４)。これを見ると、総合評価の高かった中山北路天母、華西街、凱達格蘭大道などはいずれも安全性、円滑性に対する評価が高くなっている。一方、総合評価の低かった重慶南路、園環などは景観性に対する評価が低くなっていることが分かる。

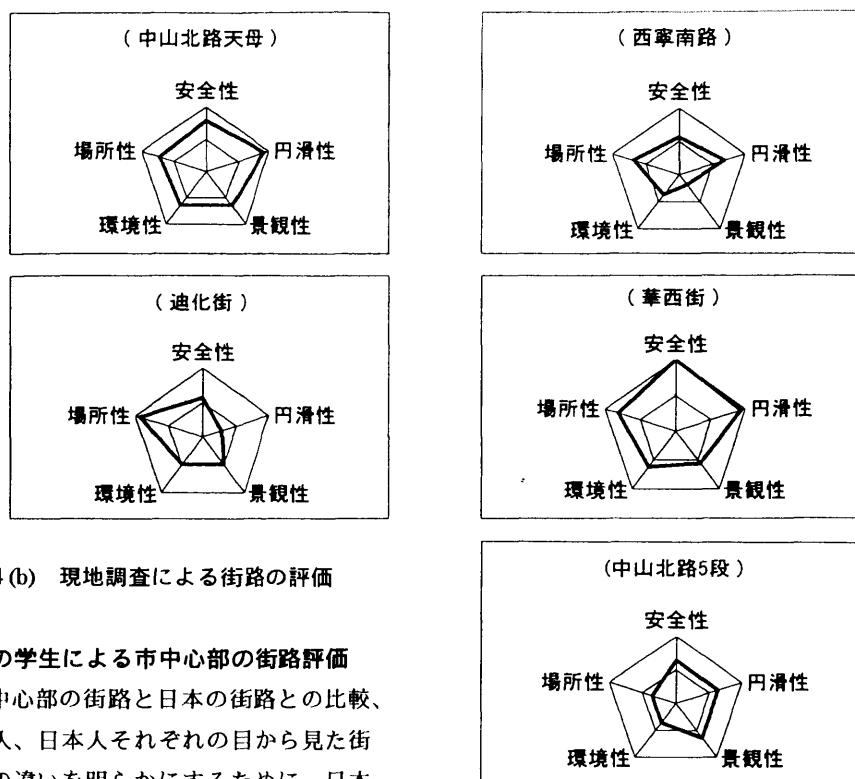
表－２ 現地調査による台北市中心部街路評価の項目

評価項目	内容と視点
安全性	見通しは良いか 天候に左右されないか 危険・不安を感じないか 道路の構造面に問題はないか
円滑性	目的地・経路・現在位置が分かりやすいか スムーズに歩行・走行できるか 交通量は少ないか
景観性	季節感や自然が感じられるか 沿道施設は美しいか 清潔感はあるか あたたかさを感じるか シンボル性はあるか
環境性	騒音・排気ガス・振動は少ないか 雨風・日差しから保護されているか 通風・採光は良いか 憩いや潤いは感じられるか
場所性	歴史性は感じられるか 地域性は感じられるか イベント性はあるか 活気や賑わいはあるか
その他	この街路は好きか嫌いか など
総合評価	

注) 各項目の評価ならびに総合評価は、質問を肯定する場合はＡ、否定する場合はＣとし、それ以外はＢで示す３段階評価とした。



図－４(a) 現地調査による街路の評価



図－4(b) 現地調査による街路の評価

4. 日台の学生による市中心部の街路評価

台北市中心部の街路と日本の街路との比較、また台湾人、日本人それぞれの目から見た街路の評価の違いを明らかにするために、日本人大学生 50 人（男性 25 人、女性 25 人）、

台湾人学生 47 人（男性 21 人、女性 26 人）に対し、表－3 に示す台北 5 ケ所、日本 3 ケ所の計 8 ケ所の街路写真を提示し、街路の印象を問うものである。

街路の選定は、轟志高副教授（雲林科学技術大学）との相談のもと、以下の条件に該当する街路の抽出を行った。

①現地調査による評価で、評価が高かった街路、逆に低かった街路、ふつうの街路 ②景観性が考慮されている街路 ③日本統治時代の面影を残す街路 ④台湾固有の街路

なお、日本と台湾の街路に対する評価の違いを明らかにするために、日本側の対象街路として、台北で抽出した街路の形態、沿道の状況や雰囲気似通っている街路（福井）を選定している。

街路評価の項目は、現地調査で用いた 5 つの項目を基本とし、それぞれについて表－4 に示す形容詞句対を与え、7 段階評価（-3,-2,-1,0,1,2,3）で行った。

表－3 評価対象街路

日 本		台 湾	
一般国道 8 号 Galeria 元町 たるまや西武前	中山北路と同様の主要幹線道路 華西街と同様のアーケード式のモール街 重慶南路と同様の商業区内の幹線道路	重慶南路 仁愛路 華西街 円環 中山北路	商業区内の幹線道路 街路樹豊かな近代的な主要幹線道路 アーケード式のモール街 直径約 50m のロータリー交差点 台北のシンボリックな主要幹線道路


表－４ 街路評価の視点

評価項目	評価の視点
安全性	不安－安心、危険－安全、
円滑性	ごみごみしている－すっきりしている、横断しにくい－横断しやすい
景観性	殺風景である－潤っている、汚い－美しい
環境性	不快－快適、冷たい－あたたかい
場所性	寂しい－賑やか、古い－新しい

これら８ヶ所の街路について、評価項目ごとに日本・台湾両学生の評価の平均値、また日本、台湾学生それぞれの評価の平均値を算出した。対象とした街路がどのように評価されているのかを示すために、各項目ごとに算出した平均値が 1.0 以上を「優れている：◎」、0.5～1.0 を「やや優れている：○」、-0.5～-1.0 を「やや劣っている：△」、-1.0 以下を「劣っている：×」としてまとめたものが表－５、表－６、表－７である。

表－５ 日本・台湾両学生全体による評価

評価項目		対象街路	台湾の街路					日本の街路		
			重慶南路	仁愛路	華西街	円環	中山北路	国道８号	がらア元町	西武前
安全性	不安－安心		×	○		△			◎	△
	危険－安全		×	○		△			◎	×
円滑性	ごみごみ－すっきり		×	◎	△			○		△
	横断しにくい－しやすい		×	△	◎	×			◎	×
景観性	殺風景－潤っている		△	◎		△	○		○	△
	醜い－美しい		△	◎	△	△			○	×
環境性	不快－快適		×	◎	△	△			○	△
	つめたい－あたたかい		◎	○	○			△	◎	△
場所性	寂しい－賑やか		◎		○		○		◎	
	古い－新しい			◎	△	△	○		◎	△
総合	悪い－良い		△	◎		△			○	△

注) ◎：優れている、○：やや優れている、△：やや劣っている、×：劣っている を表す。
また、 は日本人学生と台湾人学生の評価が一致しているものを表す。

表－６ 日本人学生による評価

評価項目		対象街路	台湾の街路					日本の街路		
			重慶南路	仁愛路	華西街	円環	中山北路	国道８号	がらア元町	西武前
安全性	不安－安心		×	○		△			◎	△
	危険－安全		×	○		×			◎	×
円滑性	ごみごみ－すっきり		×	◎	△			○		×
	横断しにくい－しやすい		×	△	◎	×			◎	×
景観性	殺風景－潤っている			◎	○		○		○	△
	醜い－美しい		×	◎	△	△			○	×
環境性	不快－快適		△	◎	△			○	○	△
	つめたい－あたたかい		◎	◎	○				○	△
場所性	寂しい－賑やか		◎	○	○		○		○	
	古い－新しい			◎	×	×	○		○	×
総合	悪い－良い		△	◎		△			○	×

注) ◎：優れている、○：やや優れている、△：やや劣っている、×：劣っている を表す。

表－7 台湾人学生による評価

評価項目		台湾の街路					日本の街路		
		重慶南路	仁愛路	華西街	円環	中山北路	国道8号	カレリア元町	西武前
安全性	不安－安心	×	○		△			◎	×
	危険－安全	×			△			◎	×
円滑性	ごみごみ－すっきり	×	◎	△	△		○	◎	△
	横断しにくい－しやすい	×	×	◎	×			◎	△
景観性	殺風景－潤っている	×	◎		△			◎	×
	醜い－美しい	△	◎	△	△			◎	△
環境性	不快－快適	×	◎	△	△			◎	×
	つめたい－あたたかい	◎		○			△	◎	△
場所性	寂しい－賑やか	◎		◎				◎	○
	古い－新しい		◎	△		○		◎	
総合	悪い－良い	△	◎		△			◎	△

注) ◎：優れている、○：やや優れている、△：やや劣っている、×：劣っている を表す。

これらを見ると、日本人学生、台湾人学生ともに、各街路に対しほぼ同様の評価を与えており、評価の視点の基準はそれほど異なっていないことが確認された。また男女間で評価の差を見たが大きな違いは見られなかった。ただし、対象とした街路を実際に知っている学生が日本・台湾ともに存在しているため、自国の街路評価については多少その評価が厳しくなる傾向にあるといえる。

次に、対象とした街路の総合評価に及ぼす要因分析を行うため、総合評価（「悪い」－「良い」）を外的基準に、また先の表－4に示した10の評価の視点各々における評価得点（-3,-2,-1を「1」とし、0を「2」とし、1,2,3を「3」として、これを説明変数として数量化Ⅱ類により分析を行った（表－8、表－9）。

表－8 総合評価に及ぼす要因分析のための数量化Ⅱ類モデル（日本人学生）

	カテゴリー	データ数	数値	レンジ	順位	偏相関係数	順位
不安－安心	1. 不安	179	-0.1003	0.2975	5	0.1546	6
	2. 普通	118	-0.0200				
	3. 安心	103	0.1972				
危険－安全	1. 危険	192	-0.1139	0.2932	6	0.1583	5
	2. 普通	90	0.1793				
	3. 安全	118	0.0485				
ごみごみ－すっきり	1. ごみごみ	212	-0.0782	0.2207	9	0.1358	7
	2. 普通	113	0.1425				
	3. すっきり	75	0.0064				
横断しにくい－しやすい	1. 横断しにくい	184	-0.1298	0.3109	4	0.1672	4
	2. 普通	100	0.0288				
	3. 横断しやすい	116	0.1811				
殺風景－潤っている	1. 殺風景	107	-0.1630	0.2461	8	0.1271	8
	2. 普通	148	0.0364				
	3. 潤っている	145	0.0832				
醜い－美しい	1. 醜い	176	-0.1175	0.2793	7	0.1222	9
	2. 普通	132	0.0438				
	3. 美しい	92	0.1619				
不快－快適	1. 不快	134	-0.6008	1.0472	1	0.4460	1
	2. 普通	159	0.2059				
	3. 快適	107	0.4464				
つめたい－あたたかい	1. つめたい	118	-0.0730	0.1595	10	0.0740	10
	2. 普通	148	-0.0202				
	3. あたたかい	134	0.0866				
寂しい－賑やか	1. 寂しい	100	-0.2325	0.3829	3	0.1852	3
	2. 普通	111	-0.0466				
	3. 賑やか	189	0.1504				
古い－新しい	1. 古い	172	-0.2043	0.4666	2	0.2356	2
	2. 普通	127	0.0681				
	3. 新しい	101	0.2623				
総合評価	1. 悪い	149	相関比=0.7244				
	2. 普通	149					
	3. 良い	102					

表－9 総合評価に及ぼす要因分析のための数量化Ⅱ類モデル（台湾人学生）

	カテゴリー	データ数	数値	レンジ	順位	偏相関係数	順位
不安　－　安心	1.不安	161	0.0105	0.1233	9	0.0592	9
	2.普通	100	-0.0738				
	3.安心	115	0.0495				
危険　－　安全	1.危険	159	-0.2769	0.6175	2	0.2412	1
	2.普通	89	0.0050				
	3.安全	128	0.3405				
ごみごみ　－　すっきり	1.ごみごみ	158	-0.0953	0.2404	6	0.0937	7
	2.普通	88	-0.0433				
	3.すっきり	130	0.1451				
横断しにくい　－　しやすい	1.横断しにくい	171	0.0644	0.2111	8	0.0934	8
	2.普通	63	-0.1467				
	3.横断しやすい	142	-0.0125				
殺風景　－　潤っている	1.殺風景	165	-0.2721	0.5949	3	0.2071	2
	2.普通	89	0.0621				
	3.潤っている	122	0.3228				
醜い　－　美しい	1.醜い	150	-0.2009	0.4442	4	0.1506	4
	2.普通	105	0.0067				
	3.美しい	121	0.2433				
不快　－　快適	1.不快	145	-0.3102	0.6325	1	0.2055	3
	2.普通	115	0.0661				
	3.快適	116	0.3222				
つめたい　－　あたたかい	1.つめたい	131	-0.1687	0.2682	5	0.1443	5
	2.普通	87	0.0735				
	3.あたたかい	158	0.0994				
寂しい　－　賑やか	1.寂しい	86	-0.0233	0.0338	10	0.0167	10
	2.普通	67	-0.0052				
	3.賑やか	223	0.0105				
古い　－　新しい	1.古い	76	-0.1699	0.2616	7	0.1179	6
	2.普通	123	-0.0270				
	3.新しい	177	0.0917				
総合評価	1.悪い 2.普通 3.良い	127 106 143	相関比＝0.6365				

これらの結果から、日本人学生は場所性、環境性を総合的に評価しており、一方台湾人学生は安全性、景観性を総合的に評価していることが分かった。このことは両国の道路空間の整備段階（状況）を反映した視点の違いと推測される。

5. おわりに

本研究では、特に日本の統治下にあった台湾の市中心部の街路空間を対象として、実地調査による評価ならびに日台の学生による街路に対する意識比較を行った。その結果をまとめると以下のようになる。

- ①台湾の街路には、騎楼といわれる特有の半公共的な空間があり、商業区域においては建築法規上、この騎楼の設置が義務づけられている。これは台湾の亜熱帯性気候に特徴的な夏季の強い日射しや激しいスコールから歩行者を守る生活に密着した機能が備わっている。
- ②現地調査による評価ならびに日台の学生に対するアンケート結果から、近年景観面や環境面を考慮した道路整備が行われている街路では評価が高くなっている。
- ③日台の学生に対するアンケート結果を用いた数量化Ⅱ類による分析から、全体的には景観性・環境性が街路の総合評価に及ぼす影響が比較的大きいことが明らかになった。しかしながら日本と台湾の学生の評価をそれぞれ見ると、日本の学生は場所性を重視しているのに対し、台湾

の学生は安全性を重視している点が現在の各国の道路整備状況を反映しているものと思われる。

参考文献

- 1) 田中重光：「台北の近代化過程における都市計画の影響に関する研究」，日本都市計画学会論文集 30，pp.253-258，1996.
- 2) 五島寧：「台北の公園道路に関する歴史的研究」，日本都市計画学会論文集 31，pp.265-270，1996.
- 3) (財) 地域環境研究所：「台北市街路調査報告」，1997.